MI2013-3

船舶インシデント調査報告書

（地方事務所事案）

函館事務所

1　漁船第六十八翔洋丸運航不能（機関損傷）

2　漁船第二十一吉祥丸運航不能（機関損傷）

横浜事務所

3　漁船第六義栄丸運航不能（機関損傷）

4　押船第八東和丸運航不能（機関損傷）

5　漁船第三十三廣漁丸運航不能（機関損傷）

6　モーターボートＪＲ三世号運航阻害

広島事務所

7　漁船碧漁丸運航不能（機関損傷）

8　漁船第十五浦郷丸運航阻害

9　油送船鶴水丸運航不能（機関損傷）

平成２５年３月２９日

運輸安全委員会
Japan Transport Safety Board

本報告書の調査は、本件船舶インシデントに関し、運輸安全委員会設置法に基づき、運輸安全委員会により、船舶事故等の防止に寄与することを目的として行われたものであり、本事案の責任を問うために行われたものではない。

運 輸 安 全 委 員 会
委 員 長　後 藤 昇 弘

≪参　考≫

本報告書本文中に用いる分析の結果を表す用語の取扱いについて

本報告書の本文中「３　分　析」に用いる分析の結果を表す用語は、次のとおりとする。

① 断定できる場合
・・・「認められる」

② 断定できないが、ほぼ間違いない場合
・・・「推定される」

③ 可能性が高い場合
・・・「考えられる」

④ 可能性がある場合
・・・「可能性が考えられる」
・・・「可能性があると考えられる」

３　漁船第六義栄丸運航不能（機関損傷）

船舶インシデント調査報告書

平成２５年２月７日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決
委　　員　　横　山　鐵　男（部会長）
委　　員　　庄　司　邦　昭
委　　員　　根　本　美　奈

インシデント種類	運航不能（機関損傷）
発生日時	平成２４年４月２０日　１１時３０分ごろ
発生場所	千葉県銚子市犬吠埼南西方沖 犬吠埼灯台から真方位２２９°１２.５海里付近 （概位　北緯３５°３４.２′　東経１４０°４０.９′）
インシデント調査の経過	平成２４年９月１０日、本インシデントの調査を担当する主管調査官（横浜事務所）ほか１人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 Ｌ×Ｂ×Ｄ、船質 機関、出力、進水等	 漁船　第六義栄（よしえい）丸、１９トン ＣＢ２－６５０６５（漁船登録番号）、有限会社義栄丸 ２２.６６ｍ×４.７３ｍ×１.５０ｍ、ＦＲＰ ディーゼル機関、７３６kW（動力漁船登録票による）、昭和５７年１２月２５日
乗組員等に関する情報	船長　男性　７０歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日　昭和４９年１１月２２日 免許証交付日　平成２１年９月２８日 （平成２７年４月２４日まで有効） 機関長　男性　４１歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日　平成２０年９月１１日 免許証交付日　平成２０年９月１１日 （平成２５年９月１０日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	主機シリンダブロック、クランク軸、６番シリンダのシリンダライナ、ピストン、連接棒、クランクピンボルト等損傷
インシデントの経過	本船は、船長及び機関長が乗り組み、まき網船団の運搬船として平成２４年４月２０日０４時００分ごろ僚船と共に千葉県旭市の飯岡漁港を出港したのち、飯岡漁港南方沖の漁場で操業し、漁獲物の本船への積込み作業中１１時３０分ごろ異音が発生すると同時に主機が停止した。 機関長が、機関室に急行したところ、機関室が煙で充満するととも

	に、潤滑油が噴出して天井まで真っ黒になっており、また、主機６番シリンダのシリンダヘッドがずれていることを認めた。 　本船は、運航不能と判断して積込み作業を中止し、僚船にえい航されて飯岡漁港に入港した。
気象・海象	気象：天気　曇り、風向　南、風力　３～４、視界　良好 海象：海上　平穏
その他の事項	本船は、４～５年に１回、ピストン抜き整備が行われており、最近では、本インシデントの約３年前に行われていた。 　機関長は、主機の潤滑油を半年に１回程度、全量取替えを行っており、また、定期的にカートリッジの取替えも行っていた。 　機関長は、出港前、主機の潤滑油量、冷却清水量及び船尾管の点検を行ったのち、主機を始動し、始動後は主機周りの点検及び冷却海水量の点検を行っていたが、異状を認めなかった。 　主機の取扱説明書によれば、クランクピンボルトの取替え間隔として２５，０００時間又は５年ごとと記載されていたが、本船のクランクピンボルトの前回取替え日は不明であった。 　本船は、本事故後、主機の損傷状況を点検したところ、６番シリンダのシリンダブロックが破損し、連接棒がシリンダブロックから突き出していた。 　本船は、本インシデント後、主機の損傷が激しかったことから、主機が換装された。
分析 　乗組員等の関与 　船体・機関等の関与 　気象・海象の関与 　判明した事項の解析	 不明 あり なし 　本船は、飯岡漁港南方沖において漁獲物の積込み作業中、主機６番シリンダのクランクピンボルトが緩んだことから、連接棒大端部が遊んだ状態となり、連接棒がシリンダブロックを突き破って運航不能になったものと考えられる。 　主機は、本インシデントの約３年前にピストン抜き整備が行われていたものの、クランクピンボルトが長年にわたり使用され、主機を運転中、クランクピンボルトが緩んだ可能性があると考えられるが、クランクピンボルトの前回取替日が不明であることから、詳細を明らかにすることはできなかった。
原因	本インシデントは、本船が飯岡漁港南方沖において漁獲物の積込み作業中、主機６番シリンダのクランクピンボルトが緩んだため、連接棒大端部が遊んだ状態となり、連接棒がシリンダブロックを突き破ったことにより発生したものと考えられる。
参考	今後の同種事故等の再発防止に役立つ事項として、次のことが考えられる。 　・取扱説明書に従ってクランクピンボルトを取り替えること。